

INTERNACIA FERVOJISTO

1995 · 2

ST. WOLFGA
SCHAFBERGBA

Redaktora babilo

La IFEF-estraro kolektiĝis meze de marto meze de Eŭropo, nome apud Prago, por trakti aferojn rilate al IFEF. Unu rezulto estas, ke la komitato povos en Pécs reelekti kvar el la kvin estraranoj (vidu kongresproponon aliloke).

Ĉu tio estas bona aŭ nebona, tio montriĝos. Sed se vi pensas tion nebona, pripensu kiu kulpas! Vi, kara leganto! Ĉar vi ne trovis aliajn kandidatojn! Ĉiu el ni portas parton de la respondeco pri la evoluo, ne nur de nia landa asocio. Ankaŭ de IFEF.

Malfacilan tempon ni travivas, certe, sed ju pli granda la defio, des pli celkonscie ni agu. Mi ne laciĝas mencii, ke UIC - la Internacia Fervojunio - agnoskas IFEFon kiel egalrajtan partneron en la terminara laboro, kaj ĵus eldoniĝis la "CD-ROM"-disko kun Lexique Général (nun RailLexic) en 11 lingvoj, i a Esperanto.

Ĉu vi nun komprenas la gravecon pri nia plua laboro. Nun ni devas montri, ke ni ne estas sendanĝeraj hobiistoj, sed serioza partnero pri fervojfaka laboro.

Kiam vi – jes, ĝuste vi, kies vido trafas ĉi tiujn literojn – ekzemple legis la artikolojn en **Fervojfakaj Kajeroj**? Se antaŭlonge, relegu! Se tute ne, hontu kaj legu! Se vi ne posedas, turnu vin al via landa asocio aŭ al la IFEF-kasisto. Tion konsilas

Red

Niaj jarkunvenoj

FERN (Nederlando)
Jarkunveno okazos sabate la 29an de aprilo 1995 en Den Haag. Renkontiĝo je h 11.00 en Den Haag CS ĉe 'trefpunt' de tie komuna iro al salono en stacidomo HS.

SAEF (Svislando)
Jubilea ĝenerala Kunveno okazis sabate la 25an de marto 1995 je h 10.15 en la "Renward Cysat"-salono de la stacidoma bufedo LUZERN (1a etaĝo).

SAEF iĝis 70jara kaj ofertis al siaj membroj senpagan manĝon dum la aranĝo.

GEFA (Germanio)
La 39a jarkunveno de GEFA okazos de la 6a ĝis la 8a de oktobro 1995 en Zwickau, fervojaj linioj Dresden - Chemnitz - Plauen kaj Leipzig - Zwickau. Kutima alloga programo. Estos la unua fojo, ke la kunveno okazos en teritorio de iama GDR. Tre agrabla kunvenejo en bone atingebla urbo. Aliĝilojn bv peti ĉe Hans Jürgen Riehn, Richard-Dehmel-Strasse 3, D-67061 Ludwigshafen/Rh. Eksterlandanoj nenion antaŭpagu por ŝpari bankkostojn. ■

Kiel utiligi alilandajn monerojn

Ĉu vi memoras la proponon de S-ro Georges Meilhac, lanĉitan en IF 1994.5 pĝ 62?

Temas pri tio, ke al la kongreso en Pécs - kaj al la venontaj kongresoj - oni kunportu siajn alilandajn, superfluajn monerojn (ekz. la aŭstrajn de la pasintjara IFK en Krems), kaj donu ilin al la IFEF-kasisto por utiligo al unu el la IFEF-fondusoj.

Se vi pro iu kaŭzo ne iros, donu al kolego, kiu kunportu al Pécs. ■

Frontpaĝo: Vapora dentradfervojo sur monto Schafberg (1783 m), Aŭstrio.

El la enhavo:

Kelkaj jarkunvenoj 18
Utiligu monerojn 18
47a IFK 19
200 E-kunvenoj en 1995 20
Tagordoj 47a IFK 21
Kongrespropono 22
Prezento kandidato 22
Jarraporto redaktoro 23
Jarkunveno ĉeĥa (invito) 24
Jarkunveno ĉeĥa (raporto) 25
Pri JAFE 26
La unua muzea linio 27
Tunelo sub Maniko 27
Fervojoj de la mondo 28
Fervojo Oslo-Bergen 30
Fervojvojaĝo en 1854 30
Forpasoj 31
Scienca Konferenco 32



47a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio (IFEF)

20a-26a de majo 1995 PÉCS, Hungario

Adreso:	47a Kongreso de IFEF, Pf 7, H-1378 BUDAPEST
Bankkonto:	UNICBANK- Budapest, UBRTHUHB- 0100- 090023-01, 47a IFEF-kongreso
Poŝtkonto:	ne ekzistas, uzu tiujn de la IFEF-kasisto

Baldaŭ estas lasta ebleco decidi pri partopreno en la 47a kongreso de IFEF.

Kongreskotizo ekde la 1a de februaro estas:

Kongresano (IFEF-membro)	100 DEM
Familiano kaj junul(in)o ĝis 30jara	50 DEM
Kongresano (ne IFEF-membro) .	120 DEM
Simpatianto kaj el ekssoc.landoj .	30 DEM
Ĉambroperado	6 DEM

Cetere relegu la antaŭajn numerojn de IF, en kiuj troveblas multaj informoj, liveritaj de LKK.

Jen grava informo resp korekto, kiu atingis la redakcion pere de la dana landa asocio!

1. **Uniformparado**
   En la lasta kunsido de LKK (antaŭ la 9a de februaro, la dato de LKK-letero 154/1995, ricevita en DEFA la 7an de marto) estis decidite denove aranĝi demonstracion de fervojaj uniformoj dum la 47a IFK. Tiu okazos dum la solena inaŭguro, kaj poste komuna fotado. LKK alvokas, ke almenaŭ 1-2 kongresanoj el ĉiu lando kunportu fervojan uniformon (laŭeble ankaŭ virino). Ja kelkfoje ĝi okazis en IFK, kaj ĉiam ĝi estis populara, kaj ĝi donis neforgeseblan travivaĵon.

2. **Misinformoj pri hoteloj**
   En IF 1994.6 (p.79-80) okazis misinformoj - bedaŭrinde pro miskompreno inter LKK-anoj. Do jena korekto:
   Pluraj aliĝintoj mendis konkretan hotelon, sed ne ĉiuj antaŭpagis ununoktan hotelprezon. LKK perletere alvokis ilin antaŭpagi, kaj oni kritikis tion, ja ĝi ne estis anoncita en la ĝeneralaj instrukcioj de la aliĝilo. Vere, LKK **NE** rajtas pretendi tion! - ĝi ne estas 'deviga' ĝi '**EBLAS**'! Konsideru tion. LKK tenas sin al la originalaj aliĝkondiĉoj, ne pretendas antaŭpagi ununoktan hotelprezon. Pardonu pro la konfuzo.

3. **Manĝbiletoj**
   En la menciita numero de IF LKK anoncis eblecon pri provizado (tag- kaj vespermanĝoj). Laŭ la decido de LKK tio ŝanĝiĝis: **ĈIU KONGRESANO** rajtas utiligi tiun eblecon sendepende de tio, en kiukategoria hotelo li/ŝi loĝas.
   La tutsemajna bileto (por ses tag- kaj vespermanĝoj) kostas egalvaloron de 90 DEM.
   La prezo de taga bileto (unu tag- kaj unu vespermanĝo) estas egalvaloro de 19 DEM.
   La provizado daŭras de la vespermanĝo sabate la 20an de ĝis la tagmanĝo vendrede la 26an.

LKK



Feladó

LEVELEZŐLAP





47. Nemzetközi Vasutas Eszperantó Kongresszus
Pécs - 1995. május 20-26.

ÁLLAMI NYOMDA RT. - ÁRA: 17 Ft





Poŝto de la 47a IFK en Pécs

Krom la speciala poŝta kongresstampo okaze de la IFK aperos poŝtkarto kun surpresita 14forinta poŝtmarko. Ĝi aperos nur sur la poŝtkarto, do ne kiel ordinara poŝtmarko. Ĝi montras terglobon kun kvinpinta stelo kaj la vortojn 47a Internacia Fervojista Esperanto Kongreso en lingvoj hungara kaj esperanta. Krome estas sur la poŝtkarto bildo de la Pécsa baziliko kaj de la kongresinsigno.

Ni esperas, ke vi povas laŭ la malklara supra kopio videti la konturojn. ■

Senpaga ekzemplero de "Heroldo"

Elekto el pli ol 200 Esperanto-kunvenoj en 1995

La printempa duobla numero de "Heroldo de Esperanto" enhavas detalan liston de ĉiuj plej gravaj feriaj renkontiĝoj, seminarioj, internaciaj kursoj, kunvenoj kaj kongresoj, kiuj okazas en Esperanto ĉie en la mondo.

La listo por 1995 detaligas datojn, adresojn kaj programojn kaj priskribas pli ol 200 aranĝoj.

Oni povas senpage ricevi la supre menciitan duoblan numeron, **marpoŝte**, mendante ĝin ĉe la redakcio (Via Sandre 15, I-10078 Venaria Reale (Torino), Italio). Kiel konate, "Heroldo de Esperanto", fondita en 1920, estas la plej popu-lara gazeto en la internacia lingvo kaj estas eldonata de laŭleĝe registrita kultura societo sen profita celo.

A.Fighiera-Sikorska,
redaktorino

Tagordoj por la kunsidoj de la 47a IFEF-Kongreso

Kunsido Estraro/Komitato (nepublika)

1. Malfermo, konstato de la mandatoj
2. Diskuto kongresproponoj (estrarelekto)
3. Diskuto Dumviva Membreco
4. Diskuto budĝeto
5. Analizo situacio en kelkaj landoj
6. Diskuto venontaj kongresoj
7. Analizo eksteraj rilatoj
   7.1. UEA
   7.2. FISAIC
8. Eventualaĵoj

Plenkunsido (publika)

1. Malfermo, konstato mandatoj
2. Ricevitaj telegramoj, leteroj, k.s.
3. Honorigo al la mortintoj
4. Raportoj estraraj
   4.1. Sekretario
   4.2. Redaktoro
   4.3. Kasisto
5. Protokolo KREMS (A)
6. Kongresproponoj (estrarelekto)
7. Raporto ĉefkomitatano
8. Raportoj Faka Komisiono (FK)
   8.1. Gvidanto
   8.2. Sekretario Fake Aplika Sekcio
   8.3. Sekretario Terminara Sekcio
9. Raportoj Komisiitoj
   9.1. Skisemajno (IFES) 1995
   9.2. Fervoja Koresponda Servo (FKS)
   9.3. Komitatano A por IFEF ĉe UEA
10. Resumo jarraportoj 1994 el la Landaj Asocioj
11. Analizo nuna situacio en kelkaj landoj
12. Budĝeto 1996 kaj kotizkonfirmo
13. Rilatoj al aliaj organizoj
    13.1. UEA
    13.2. FISAIC
14. Venontaj kongresoj
    14.1. Konfirmo invito al la 48a IFK (NL) 1996
    14.2. Elekto de lando por 1997
    14.3. Diskutoj pri pluraj eblecoj
15. Venontaj IFES 1996 kaj 1997
16. Eventualaĵoj
17. Libera diskutado

Romano BOLOGNESI, sekretario

Tagordoj por la kunsidoj de Faka Komisiono dum la 47a IFK

Terminara Sekcio

1. Raporto de la sekretario
2. Raportoj de landaj rtk-oj
3. Laboro kun datumbanko RailLex
4. Labordivido por aktuala eldono de LG
5. Nacilingvaj Vortaroj
6. Nocio – elektaj kontribuoj
7. Eventualaĵoj
8. Adresaro

Fake Aplika Sekcio

1. Raporto de la sekretario
2. Faka programo de la 47a IFK
3. Faka programo de la venontjara 48a IFK
4. Programo de la faka kunsido dum la 80a UK
5. Eventualaĵoj

József HALÁSZ, gvidanto

Kompilis ĉefkomitatano Lucien DE SUTTER ■

Kongrespropono (estrarelekto)

Komitatano L.De Sutter (Belgio) en sia funkcio kiel ĉefkomitatano proponas:

1. Reelekti jenajn ĝisnunajn estraranojn:

   - Per Engen (prezidanto)
   - István Gulyás (vicprezidanto)
   - Romano Bolognesi (sekretario)
   - Henning Hauge (kasisto) (ham har du vist glemt!)

2. Elekti kiel redaktoron s-inon Erna Hauge (DK).

Komentario:
Laŭ la IFEF-Statuto kaj Regularoj elekto de estraranoj por trijara oficperiodo okazas en jaroj kun nombro dividebla per tri. Reelekto eblas.

Ĉar nur la redaktoro sendis, resp firmtenis, demisideklaron, necesas elekti nur unu estraranon, kaj neniu alia IFEF-ano kandidatiĝis por la tri unue menciitaj postenoj.

Vidu prezenton de la redaktora kandidato apude. ■

Prezento de la kandidato por la redaktora posteno de IFEF

S-ino **Erna Hauge** naskiĝis en jaro 1931 kaj iĝis esperantisto en 1956. Ŝi estas edukita kontoristo kaj deĵoris ĉe DSB diversloke dum 20 jaroj en tri periodoj. Poste plenumis sporadajn specialajn taskojn konsulte al DSB.

Ŝi plenumas gvidajn postenojn de DEFA kaj ties Århusa grupo dum pluraj periodoj, kaj nun eĉ kunordigas la gvidajn taskojn de DEFA.

LKK-helpanto kun kreskanta signifo dum la IFEF-kongresoj en 1958, 1973 kaj 1985, kaj helpis al la gazetara servo de kelkaj aliaj IFEF-kongresoj. Ekzemple en Turku (1979) multo okazis sur ŝia litrando (= redakta agado!)

Ŝi tradukis novelon kaj gajnis literaturan konkurson, krome ŝi agas en la terminara laboro de IFEF.

Dum pluraj periodoj ŝi redaktis DEFA-bultenon (= nuna Dana Fervojisto).

Kvankam ĉio ĵus menciita plene kvalifikas ŝin al la posteno, al kiu ŝi kandidatiĝas, super ĉio

Kvankam ĉio ĵus menciita plene kvalifikas ŝin al la posteno, al kiu ŝi kandidatiĝas, super ĉio brilas ŝia majstra regado de tajpiloj, ĉu ordinaraj, elektraj, elektronikaj aŭ komputilaj, ĉar depost 1978 ŝi tajpas la enhavon de Internacia Fervojisto kaj lastatempe de Fervojfakaj Kajeroj kaj IFEF-Statuto kaj -adresaro. ■



S-ino Erna Hauge, kanditato por la redaktora posteno

Jarraporto de la redaktejo de INTERNACIA FERVOJISTO pri la jaro 1994

Ankaŭ en la jaro 1994 ni sukcesis aperigi 6 numerojn de IF kun suma paĝonombro de 96. Sed pri numero 3 mi estis en la stranga situacio, ke mankis materialo, tiel ke la legantoj devis kontentiĝi per 12 paĝoj. Mia helpkrio alportis multe da artikoloj kaj noticoj, tiel ke n-ro 12 ampleksis 20 paĝojn. Per tiu artifiko ni do tamen atingis la kutimajn 96 paĝojn dum la jaro.

Ŝoko atendis min post rehejmiĝo de la 46a IFK kaj ties postkongresa aranĝo. Senaverte oni estis haltigitaj plurajn deĵorajn sendaĵojn, kaj ni devis trovi aliajn vojojn kaj ekspedmanierojn. Tio bedaŭrinde kaŭzis kelkajn malfruiĝojn, eĉ perdojn, sed espereble ni nun estas regajnintaj solidan kutimon sen tro da ĝeno por la landaj pluekspedantoj.

Al mi ŝajnas, ke altiĝis la faka kvalito de la artikoloj kaj noticoj, kiuj estas senditaj por publikigo en IF. Pro tio mi ege dankas, kaj mi ankaŭ dankas la novajn kontribuantojn pro ilia kunlaboremo - tre grava por la plua evoluo de la faka apliko de nia lingvo. Al la malnovaj, fidelaj kunlaborantoj iru same sincera danko. Via ĉiama laboremo savis multajn minacajn situaciojn.

Plej grandan dankon tamen iru al Erna Hauge, kiu dum ĉiuj jaroj de mia redaktado prizorgis la tajpadon kaj la finan aspektan poluron. Se vi vidus la manuskriptojn, kiujn mi ofte liveris al ŝi, vi mirus, ke la rezulto estas tia, kia ĝi estas!

Diverse oni rigardas IF-on en la landaj asocioj. Tio speguliĝas i a en tio, kiom oni rigardas oportune informi pri siaj jarkunvenoj, ĉu antaŭinforme, ĉu raporte. Tro magra - aŭ eĉ neniu - raporto kaj tro ampleksa, detala: ambaŭ malfaciligas la redaktan laboron, sed ambaŭ rakontas pri la signifo, per kiu oni konsideras unu el la internaciaj vizaĝoj de IFEF.

Se oni iom retrorigardas la aspektojn de IF: en la 1960oj kaj 1970oj eblis preseje komposti kaj presi la periodaĵon. Poste sekvis jaroj de malpli profesiaspekta ekstero, ĝis ni trovis la nunan presejon. Kun la kreskanta sperto kaj pliboniĝanta aparataro de Erna Hauge kaj kun la eblo denove montri la stelon verda ni atingis la nunan aspektan nivelon, kiu kontentigas almenaŭ la redaktanton.

Per tio finiĝas la lasta jarraporto de
E Henning Olsen

Jarraportoj de la sekretario kaj de la kasisto aperos en IF 1995

Ofertoj de KAVA-PECH

KAVA-PECH estas eduka kaj turisma entrepreno de d-ro Petro Chrdle, Anglická 878, CZ-25229 Dobřichovice (Praha).

Aranĝoj en ĉijara majo:

- Simpozio Entreprenado pere de Esperanto en Dobřichovice 10an - 14an de majo, kun ĉefaj trakttemoj: Specifaj trajtoj de Esperanto rilate entreprenadon, turismo, eldona agado (periodaĵoj kaj neperiodaĵoj), internacia komerco,
- Itinero laŭ la soldato Švejk, 14an - 20an de majo, trajne, piede ktp Praha - Putim - Písek - České Budějovice (de tiu aranĝo rekte al la 47a IFK en Pécs!)



INVITO

Fervojista sekcio ĉe Ĉeĥa Esperanto-Asocio, landa sekcio de IFEF, kore invitas vin en la jaro de la 150a datreveno de la trafikkomenciĝo sur la fervoja linio Olomouc-Praha partopreni la tradician Printempan Renkontiĝon kun interesa programo.

La renkontiĝo okazos en la tagoj 21.-23.04.1995 en norda Moravio en Kunčice pod Ondřejníkem, en montaro Beskydy, en porfervojista feriejo *Železničář*, 5 minutojn de la fervoja stacio Kunčice p.O. sur la fervoja linio 300 Kojetín-Ostrava hl.n.

La renkontiĝon oni komencos netradicie per ekskursoj en Studénka (linio 270 Praha-Přerov-Bohumín).

Programo:

vendrede 21.04.95

11.00 h • ekskurso al vagonejo Moravskoslezká vagónka a.s. Studénka (je la 10.30 h forveturo de la partoprenantoj per buso de la fervojstacio, eblo tagmanĝi en entreprena manĝejo - ne estas en la kotizo);

13.00 h • vizito de la Vagonara muzeo en Studénka;

14.35 h • forveturo per trajno al Kunčice p.O., alveno 16.24 kun trajnŝanĝo en Veřovice de linio 304 al 300;

16.30-18.30 h • akcepto kaj loĝigo de la partoprenantoj en 3litaj ĉambroj;

18.00-19.00 h • vespermanĝo;

20.00 h • interkonatiĝa vespero, libera amuzado, ebleco projekcii (proponu kontribuaĵojn);

sabate 22.04.95

07.30-08.30 h • matenmanĝo;

09.00 h • forveturo per buso al Kopřivnice, vizito de Teknika muzeo TATRA a.s., eblo tagmanĝi en loka restoracio (ne estas en kotizo), trarigardo de la urbo, forveturo al Štramberk, tie vizito de la urba memorrezervejo;

16.00 h • reveturo per buso al Kunčice p.O.;

18.00-19.00 h • komuna vespermanĝo;

20.00 h • amuza vespero;

dimanĉe 23.04.95

07.15-08.15 h • matenmanĝo;

08.25 h • forveturo per trajno al Rožnov pod Radhoštem, alveno 09.40 h. kun trajnŝanĝo en Valašské Meziříčí de linio 300 al 281;

10.30-12.30 h • vizito de skanzeno - Valaĥia muzeo en naturo en Rožnov pod Radhoštem, oficiala fino de la Renkontiĝo;

14.45 h • forveturo per trajno al Valašské Meziříci, alveno 15.07 h, kun trajnŝanĝo de linio 281 al 280/270, al 300/330 - forveturo de trajnoj al diversaj direktoj. →

Aliĝkotizo 800 ĉeĥajn kronojn (CZK).

Aliĝkotizo kovras organizajn elspezojn kaj pagojn, 2x matenmanĝon, 2x vespermanĝon, 2x loĝadon dum 2 noktoj en 3litaj ĉambroj de la feria domo *Železničář*, biletojn por 3 menciitaj muzeoj kaj busekskurson al Kopřivnice kaj Štramberk, buson en Studénka.

Templimo - por eksterlandanoj decidas dato 31.03.1995, ĝis kiam oni pagu aliĝkotizon 315 ATS, aŭ 45 DEM, aŭ 30 USD, t.e. ekv. 800 CZK laŭ nuna kurzo de ĉeĥa ŝparkaso a.s.

Paĝo de la kotizo
a) ĉeĥaj partoprenantoj laŭ aparta ĉeĥa teksto;
b) eksterlandanoj per bankpagilo al: CK MORAVIE, konto n-ro 9474352-810800, Česká Spořitelna a.s., CZ-77200 Olomouc.

Aliĝoj kaj informoj ĉe: Ladislav LÁNI, U cukrovaru 12, CZ-78371 Olomouc.

Jindřich Tomišek
prezidanto de FS ĉe ĈEA

■

Jarkonferenco de FS ĈEA en Poděbrady

En la tagoj 16a ĝis 18a de septembro 1994 okazis en ĉeĥa baneja urbo Poděbrady la 28a jarkonferenco de Fervojista Sekcio de Ĉeĥa Esperanto-Asocio, kiun partoprenis 41 membroj kaj gastoj el Aŭstrio, Germanio, Pollando, Slovakio kaj Svedio.

Poděbrady estas pitoreska baneja urbo kaj feria loko en distrikto Nymburk, apud rivero Labe, 185 metrojn super marnivelo, 48 km nordoriente de Prago. Ĝi havas iom pli ol 14 mil loĝantojn. En la urbo troviĝas elstaraj banejoj por kuracado de malsanaj koroj kaj angioj kaj situas tie speciala instituto por kuraci infanmalsanojn de cirkuladorganoj.

En la urbo troviĝas vitrofabriko BOHEMIA, konata pro fabrikado de plumboza kristala vitro, plue vestaĵaj kaj nutraĵaj entreprenoj.

Dominanto de la urbo estas origine gotika burgo el la 13a jarcento, pli poste kelkfoje trakonstruata el kastelo en renesancan kaj barokan stilojn, kie laŭ historiistoj en la jaro 1420 naskiĝis la ĉeĥa reĝo Jiří el Poděbrady, kies pacaj klopodoj antaŭis la tempon je kelkaj jarcentoj. Unu el la kastelaj salonoj fariĝis nia konferencejo.

La konferenco komenciĝis vendrede vespere per interkonatiga vespero en la kastela restoracio. La ĉeforganizantoj, gesinjoroj Fiala preparis por ni surprizon, pitoreskan lumadon sur la kastela ambito, dum kiu oni povis spekti la bele prilumatan vesperan urbon.

La 17an okazis antaŭtagmeze busa ekskurso al Přerov nad Labem, konata pro kulturado de legomoj. Vilaĝo menciata jam en 1227 fariĝis urbo en 1631. Sur la loko de fortikaĵo el fino de la 14a jarcento estis en jaroj 1563-1564 konstruita reĝa renesanca kastelo kun sgrafita ornamo el la sama tempo, pli poste kelkfoje trakonstruata. Nuntempe tie ĉi estas arkivejo.

Interesa estas ankaŭ preĝejo el 1681-1682 kun turo el 1865 kaj apuda baroka kapelo el la 18a jarcento.

La urbo estas konata ankaŭ pro sia Polaba etnografia muzeo, fondita en 1896 kaj refondita en 1967 kiel etnografia muzeo kaj skanzeno de la Apudlaba popola arkitekturo.

Post revojaĝo al Poděbrady kaj tagmanĝo, okazis posttagmeza ŝipekskurso sur rivero Labe inter rave belaj apudriveraj arbaroj tra ĉarma pejzaĝo, trankvilige efika al la nervosistemo de la partoprenantoj.

Dum amuza vespero kun dancmuziko venis la

urbestro, kaj la 18an matene okazis sankta meso, kiun speciale por partoprenantoj de la konferenco celebris en renesanca paroĥa preĝejo P. probošto Lukes, kun legaĵoj kaj kantado en Esperanto.

Antaŭtagmeze estis la jarkonferenco en salono de la kastelo, dum kiu oni pritraktis la agadon kaj planojn por estonto.

El la tutjara agado ni menciu okazintan tritagan Printempan Renkontiĝon en Opava en kunlaboro kun EK Ostroj Opava en aprilo 1994, partoprenon de 18 ĉeĥoj en la 46a IFEF-kongreso en Krems, aranĝon de la IFEF-postkongreso en la tagoj 20-23.5.1994 en Břeclav, daŭrantan laboron de TK por prepari eldonon de la Ĉeĥa-Esperanta fervojfaka vortaro, laboron por fini tradukon de LG IV kaj komencon de laboro por traduko de LG V, redakton de la 3a numero de Fervojfakaj Kajeroj, aperigadon de lingvokurso de Esperanto en 12 lecionoj en tutŝtata faka semajngazeto Železničář (La Fervojisto), partoprenon en diversaj eksterlandaj renkontiĝoj kaj kongresoj de la fervojistoj.

En parto de la sama salono okazis dum la konferenctagoj ankaŭ riĉa ekspozicio "Laŭ la spuroj de Esperanto en Poděbrady", bone aranĝita de s-ano Fiala.

Dum la konferenco la eksterlandaj gastoj havis eblecon trarigardi la urbon kun ĉiĉerono kaj gustumi ĝissate la kuracefikan mineralakvon "Poděbradka".

Mi esprimas mian elkoran dankon al la geedza paro Fiala, kiu familie, samideane prizorgis nin!

Jindřich Tomišek

JAFE agas

Post interkonsento kun la redakcio, en la gazeto 'PRUGA', oficiala organo de la publika fervojtransporta entrepreno 'Beograd', ek de la 7a de oktobro 1994 komencis aperadi kurso de Esperanto por komencantoj. La kurso estas speciale verkita por fervojistoj surbaze de la konata lernolibro de mgro G.Sredić.

La kurso aperos ĉiam en la sama formo kaj sur la sama paĝo de la gazeto, tiel ke la interesuloj povos ĝin eltranĉi kaj kompletigi. Se oni konsideras, ke la eldonkvanto de la gazeto estas 10.500 ekzempleroj, oni povas diri, ke tio estas eldonkvanto de la lernolibro. La kurso aperos en 30 lecionoj, tio estas proksimume dum dek sekvontaj monatoj. Post aperigo de la lasta leciono oni organizos ekzamenojn kaj disdonon de la diplomoj.

La gazeto entreprenis ankaŭ propagandon de la kurso per speciala flugfolio, kiun fervojistaj Esperanto- societoj distribuas inter interesiĝantaj gekolegoj. Ni esperas - finas F.Ero sian informon en Jugoslavia Fervojisto - ke multaj fervojistoj profitos tiun novan ŝancon por lerni internacian lingvon.



НОВА АКЦИЈА НАШЕГ И ВАШЕГ ЛИСТА

[illegible]

МЕЂУНАРОДНИ ЈЕЗИК ЕСПЕРАНТО

— СПЕЦИЈАЛНИ КУРС ЗА ЖЕЛЕЗНИЧАРЕ —

[illegible]

НАУЧИТЕ МЕЂУНАРОДНИ ЈЕЗИК ЕСПЕРАНТО — СПРИЈАТЕЉИТЕ СЕ СА ЦЕЛИМ СВЕТОМ.



La unua muzea linio en Eŭropo

La vaporaj lokomotivoj *Hoya, Bruchhausen* (ambaŭ el la jaro 1899), *Hermann, Plettenberg, Franzburg* kaj *Spreewald*, plue kvar motoraj lokomotivoj el jaroj 1940-1954 kaj ses motorvagonoj, 18 pasaĝervagonoj, 4 vagonoj fervojservaj kaj 30 varvagonoj estas en posedo de kompanio DEV kun sidejo en Bruchhausen-Vilsen. La kompanio ekspluatas la muzean linion kun ŝpuro 1000 mm Hoya - Syke kaj disforkejon al Asendorf. La linio proksime de la nordgermana hansa urbo Bremen fieras per tio, ke ĉi tie la 2an de julio 1966 trafikis la unua laŭhorara muzea trajno sur la eŭropa kontinento.

Malgrandfervojo Hoya - Syke - Asendorf estis malfermita por trafiko en 1900. En la jaro 1963 oni finis la trafikon sur la linioparto Hoya - Bucken, inter alia ankaŭ pro tio, ke la linio Syke - Hoya estis en 1963-1966 konstruita kiel normalŝpura. En la jaro 1983 DEV ricevis statuton kiel nefederacia privata linio.

Nuntempe oni sur la muzea linio en Bruchhausen - Vilsen sezone trafikas dum ĉiu semajnfino ĝis fino de septembro kaj krome dum "Nikolaaj" veturoj en decembro.

La trafikanta vapora lokomotivo "Spreewald" estis konstruita fare de la firmao Jung en 1917 (fabriknumero 2519), en la muzeon ĝi alvenis el orienta Germanio, kie ĝi kiel 99 5633 trafikis sur la Pillkal-linio, pli poste jam kiel 99 5631 sur la konata Spreewaldbahn.

Jindřich Tomíšek



Tunelo sub la Maniko malfermita

La 14an de novembro 1994 oni komencis regulan pasaĝertrafikon inter Parizo kaj Londono per trajnoj TGV-Eŭrostar. La unuaj trajnoj el Parizo kaj Londono estis plene okupitaj kaj oni atendas, ke ĉe la kunligoj en matenaj kaj vesperaj horoj tiu ĉi pozitiva evoluo de la trafiko restos.

Sur la franca teritorio la trajno trafikas per rapido ĝis po 300 km hore, tra la tunelo ĝi veturas per rapido 160 km/h kaj sur la brita insulo la plej granda rapido dumtempe estas 120 km/h.

La veturtempo el Parizo al Londono nun estas iom pli ol tri horojn, inter Londono kaj Bruselo unu kvaronhoron pli. Post finkonstruo de nova linio inter la tunelo kaj Londono ĝi estos eĉ pli mallongigita. La veturo tra la tunelo, do inter ambaŭ tunelfaŭkoj, daŭras malpli ol dudek minutojn. Jam nun oni povas aserti, ke tiu ĉi kunligo fariĝas grava konkurenco por aertrafiko inter la menciitaj urboj.

Prezo de bileto tien-reen en dua klaso estas 1290 francaj frankoj; por la unua klaso ĝi kostas 1620 FRF. Se oni aĉetas bileton 14 tagojn antaŭe, oni pagas por bileto tien-reen en dua klaso nur 790 francajn frankojn.

Senpagaj biletoj FIP ne validas, ĉar la trafiko estas prizorgata de privata entreprenista kompanio, kies akcioj apartenas al la fervojaj kompanioj NMBS, SNCF kaj BR.

En trajnoj Eŭrostar oni povas ricevi refreŝigon je valoro de ĉirkaŭ 15 FRF kaj/aŭ oni povas viziti unu el du refreŝigon liverantaj vagonoj envicigitaj en la trajno. La pasaĝeroj povas dum la vojaĝo telefoni el kvar telefonbudoj.

La sekurecon dum trafikado prizorgas elstara sekurecteknikо.

Jindřich Tomíšek

Fervojoj de la mondo

De Jindřich Tomíšek

La forgesita Kalavryta

Grekio ne apartenas al landoj kun densa fervoja reto. Nur 1565 km da fervojaj linioj kun normala ŝpurolarĝo 1435 mm kunligas la ĉefurbon Ateno kun Beogrado, Sofio kaj Istanbulo. Organizo de la Grekaj Fervojoj (CH) krom normalŝpuraj linioj prizorgas ankaŭ vastan komplekson da linioj kun ŝpurolarĝo 1000 mm. Unu el mallarĝŝpuraj fervojoj estas ankaŭ la rava linio de Paleoforsales al Kalambaka. Ĝi finiĝas ĝuste en la pitoreska mondo de konglomeraĵaj turoj de Meteora. Sed plejmultaj el la 961 km da mallarĝŝpuraj fervojoj troviĝas sur la duoninsulo Peloponezo. Ili kvazaŭ ĉirkaŭiras la tutan duoninsulon kiel imaginara ringo. Trajnvojaĝo sur ili per kiu ajn direkto estas bela travivaĵo. Trajnoj ne tro rapidaj kaj ankaŭ ne ĉiam akurate laŭ horaro trafikantaj kunportas atmosferon de multaj aliaj, ofte jam forgesitaj lokaj linioj.

El la ĉefa itinero de la peloponeza linio deflankiĝas ankaŭ kelkaj nelongaj flanklinioj. Inter ili troviĝas ankaŭ la unusola efektive montara fervojo en Grekio. Ĝi kunligas negrandan apudmaran urbon Diakofto kun Kalavryta - forgesita montara nesto de la duoninsulo Peloponezo. Nuntempe trafikas sur tiu ĉi linio nur po kvar duopoj da trajnoj tage.

Pli ol unu horon daŭras la vojo praktike de la marnivelo ĝis alto 769 m super la marnivelo. Maksimuma ascendo de la linio estas 28 promiloj, tial oni uzas dentradrelon. Dudek du kilometrojn longa fervojo gvidas tra la fundo de la kanjono. Sekvas ĝin neniu ŝoseo, tial la veturo alportas neordinaran travivaĵon. Se vi elvagoniĝas en Zachloro, unu el kvar haltejoj de la trajno, vi povas viziti rokan monaĥejon Megasopileo (Granda groto). El la menciita Kalavryta vi povas ekskursi en proksiman montaron Chelmos (2355 m). Tamen pli interesa ol montopintoj estas la ducentmetra akvofalo Styx. Piedekskurso al ĝi estas praktikebla dum du tagoj. Konsilinda ĝi estas nur ĝis duono de julio, poste la akvofalo ordinare elsekiĝas. La ĉirkaŭa panoramo de la akvofalo apartenas al la plej belegaj en la montaroj de Grekio.

Se vi planas viziti Grekion dum via libertempo kaj se vi deziras vidi ion malpli ĝenerale spektatan, ne forgesu viziti la montaran fervojon al Kalavryta.

Projektoj en Belorusujo

La fervoja projekta instituto en la belorusa urbo Minsk esploras studojn kaj projektojn direktitaj al realigeblo kaj celantaj pli grandajn rapidojn.

Unuavice temas pri 650 km longa fervoja linio inter la belorusa landlima stacio Brest okcidente kaj la rusa landlima stacio Krasnoe oriente. Temas pri parto de la grava fervoja linio Varsovio - Minsk - Moskvo. Oni proponas modernigon, kiu ebligos grandigi la rapidon de la nuntempaj 120-160 km/h al 200 km/h. La proponata modernigo kostos proksimume 232 milionojn USD kaj post fina aprobo de ĉiuj projektoj oni opinias ĝian realigon dum kvar jaroj.

De Berlino al Moskvo dum 20 horoj

El ĝisnunaj 30 al 20 horoj entute estonte mallongiĝos la tempodaŭro de vojaĝo de Berlino tra Varsovio kaj Minsk al Moskvo, kiam la partoprenantaj ŝtatoj realigos grandiozan projekton, pri kies baza strukturo traktis la 23an de januaro 1995 en Berlino la trafikministroj de la partoprenantaj registaroj.

Samtempe kun rapida fervojo 1800 km longa oni konstruas ankaŭ aŭtovojon por aŭtomobila trafiko. Laŭ disponigitaj informoj post la berlina traktado, la projekton partoprenos ankaŭ la Eŭropa Komisiono por Trafiko. La ekspresa fervoja linio surbaze de magneta sistemo estos financata el ŝtataj, la konstruado de aŭtoŝoseo el privataj rimedoj.

Laŭ informo de la germana ĵurnalo 'Frankfurter

Allgemeine Zeitung' la vojparto de Berlino ĝis Varsovio estos trafikuzata jam en 1998.

La signifo de la koridoro inter Germanio, Pollando, Belorusujo kaj Rusa Federacio ebligos ankaŭ pli rapidan kunligon de la vasta orient-eŭropa spaco kun la trafikreto de Eŭropa Unio. Por preparstudoj kaj konsultoj la Unio elspezos milionojn da ekuoj. Nur investa helpo de Eŭropa Unio por la fervoja parto de la germana-pola landlimo al la pola ĉefurbo prezentas monsumon proksimume 280 milionojn da ekuoj.

Svisoj kaj fervojo

Unua fervoja linio en Svislando, montara regiono inter Ĵuraso kaj Alpoj, estis finkonstruita en la jaro 1844 kaj itineris el Basel al St.Louis. En la jaro 1847 sekvas ĝin la dua, 23 km longa fervoja linio Zürich-Baden.

Svisoj tre baldaŭ ekinteresiĝis pri la fervojo kaj frue traboris Alpojn per longaj tuneloj, Sankta Gotthardo en 1882 kaj Simplon en 1906. Fervoja linioreto estas proporcie densa (5000 km), sed pro nefacilaj topografiaj kondiĉoj zigzaga kaj kunplektita. Multaj viaduktoj kaj pontoj atestas pri rimarkinda inĝeniera intelekto. La fervojaj linioj estas elektrizitaj kaj granda parto da ili estas administrata fare de la ŝtato. Ne nur ŝtataj fervojoj, sed ankaŭ multaj privataj fervojoj trafikas tre precize laŭ horaro. En Svisio oni diras, ke la plej preciza publika horloĝo estas horloĝo stacidoma kaj la trajnoj mem.

Al la plej konataj svisaj trajnoj apartenas Glacier-Expres, trafikanta sur linio Zermatt-Brig-Andermatt-Chur-Davos/St.Moritz. Dum sia sep kaj duono da horoj longa vojo ĝi superas konsiderindajn niveldiferencojn de la linio, kie estas konstruitaj 291 pontoj kaj 91 tuneloj. Eksterlandanoj, alveturantaj el ĉiuj kontinentoj, uzas kun ĝuo ankaŭ aliajn luksajn trajnojn, ekzemple Wilhelm Tell-Expres, Bernina-Expres kaj Palm-Expres.

Slovaka Respubliko

Belgaj Fervojoj SNCB mendis en vagonejo Poprad (Slovaka Respubliko) 200 specialajn vagonojn por transporti aŭtomobilojn.

Rigardo en Japanion

Speciala komitato de fakuloj en Japanio okupas sin pri konstrado de grandrapidaj fervojoj. En la unua vico de ilia atento staras kvin gravaj linioj. Temas pri kunligoj Morioka - Aomori, Nagasaki - Osaka, Hakata - Kagoŝima, Hakata - Nagasaki, Aomori - Sapporo. Post kelkaj interrompoj estis finkonstruita 3,6 km longa traklinio kunliganta en Tokio la grandrapidajn liniojn situantaj norde kaj sude de la ĉefurbo. Oni komencis konstrui ĝin en 1981. Du jarojn poste la konstrulaboroj estis ĉesigitaj kaj en 1987 oni denove daŭrigis ilin.

La japana registaro strebas plivastigi la sistemon de linioj laŭ tipo Ŝinkansen ankaŭ al aliaj grandurboj, kiuj ĝis nun ne estas nodoj de tiu ĉi fervoja reto. Oni tamen postulas, ke lokaj aŭ regionaj administracioj partoprenu la finansadon de la konstrulaboroj. Oni ankaŭ vaste diskutas pri konveno pli vaste ŝanĝi la reton de fervojaj linioj kun ŝpuro 1067 mm al la normala 1435 mm. Oni ankaŭ pripensas kombini ambaŭ ŝpurojn per sternado de plua relo, sur traklinioj kun ŝpuro 1067 mm.

Multaj fervojaj fakuloj dokumentas, ke ankaŭ Kaba ŝpuro 1067 mm konvenas por pli grandaj veturrapidoj. Granda klopodo estas dediĉita al evoluo de novaj grandrapidaj elektraj unuoj por rapidoj 300 ĝis 350 km/h kaj karakterizitaj per malgranda maso je radaksoj, perfekta aerodinamika solvo kaj alta komforto por pasaĝeroj.

Fervojo en Tibeto

El Popola Ĉinio n-ro 3/1995 raportas jene:

'Por rapidigi la konstruadon de la Tibeta Aŭtonoma Regiono kaj plioftigi kontaktojn inter Tibeto kaj la landinterno, la ĉina registaro decidis konstrui fervojon en Tibeto, la unika senfervoja aŭtonoma regiono de Ĉinio.La fervoja konstruado en Tibeto estas en preparo, kun totala investaĵo de 20 miliardoj da juanoj. Ĝi estos unu el la plej grandiozaj fervoj-konstruoj en Ĉinio kaj eĉ en la mondo.

Estus interese scii, kion diras la tibetanoj pri la planoj! ■

Mallongigo kaj plirapidigo en la altmontaro de parteto de la fervojo Oslo - Bergen

La plej alte situanta stacio de la fervojo estas Finse, 1222 metrojn super la marnivelo.

De tie okcidenten la fervojo iris en la plej senŝirma, 16 km longa parto, krome en pluraj etradiusaj kurbiĝoj, kiuj malgrandigis la rapidon.

Tie ankaŭ situis la plej alta punkto de la fervojo 1301 metrojn super la marnivelo.

Por eviti ĉi tion, kaj ankaŭ - cetere multe pli grava - la ĝenojn kaj malfacilaĵojn dum la vintroj kun neĝoŝtormoj kaj eĉ neĝolavangoj - kvankam laŭ ĉi tiu distanco estas konstruitaj 40% de la neĝobariloj en la tuta fervojo - estas konstruita 10,4 km longa senkurba tunelo - "La Finsetunelo".

La investadon de la relative granda sumo, 300 milionojn da kronoj por la tunelkonstruado, oni dum 6-7 jaroj reŝparos i.a. pro neriparado kaj nekonservado de la neĝobariloj sur la, nun superflua, parto de la fervojo.

Kelkaj faktoj pri la tunelo: Larĝo 5,6 m, alto 7,1 m en la meza parto, ĉ 900 m longa duobla trako por trajnkruciĝo. La descendo okcidenten estas 8,7 po 1000 kaj la plej alta punkto de la fervojo situas en ĝi 1237 metrojn super la marnivelo.

Por redukti la trabloveton kun neĝamasoj en la tunelo estas lokigita hidraŭlika pordego en ĝia orienta malfermaĵo, kiu malfermiĝas aŭtomate kiam la trajnoj estas 2900 metrojn distance. La kostoj de la muntado kaj de ĝia funkciado estas malpli altaj ol tiuj, kiujn oni devus pagi por frostŝirmadoj, se la vintroŝtormoj senĝene blovus tra la tunelo.

La ŝtonamason, 750.000 m^3, elmetita el la tunelo, konsistanta el granito, oni stokis por poste apliki ĝin por plibonigo de la 10,4 km longa parto de la fervojo oriente de Finse.

Kiel konkludo: La intenco de la konstruado de kaj la tunelo kaj la plibonigo de la fervojo oriente de Finse estas akiri fervojlinion kun malpli da konservado/riparado, pli mallonga vojaĝtempo kaj pli granda sekureco.

La trajnoj komencis veturi tra la Finsetunelo ek de la horarmodifo la 23an de majo 1993, sed ĝi oficiale inaŭguriĝis de Reĝo Harald la 16an de junio 1993.

El informoj kaj artikoletoj en fervojistaj ĵurnaloj kompilis

Odd Kolbrek

Fervojvojaĝo en 1854

La unua norvega fervojlinio inaŭguriĝis en 1854 laŭ la 68 km longa distanco de Oslo, tiutempa Kristiania, norden al Eidsvold. Jen resumo de priskribo en unu el la tiutempaj ĵurnaloj pri fervojvojaĝo de Kristiania tra ĉitiu ordinara, relative ebena, pejzaĝo:

Dum la lokomotivo fajfas, kaj la vico de vagonoj ekmoviĝas, oni forlasas la malgrandan stacion, kaj, post transpasado de la rivero Akerselva laŭ ferponto, oni malrapide laŭ 5 km longa distanco suprenvojaĝas.

Sed oni dezirus ke la rapido estu malpli granda por ke oni ĝuu la belegan panoramon de la ĉarma Oslo-valo.

Venante al punkto situanta 130 metrojn super la maro, oni venas al unu el la multe priskribitaj lignopontoj, kiuj ŝajnas esti danĝere transpaseblaj.

Poste oni traveturas sovaĝan pejzaĝon kun ŝtono- kaj terotranĉoj, sed ankaŭ kun folioarbaroj kaj abunda herbo kaj kun bonkulturitaj bienoj.

Ankaŭ ĉe la stacio de Strømmen oni transpasas kelkajn lignopontojn kaj poste transveturas marĉebenaĵon, kiu kelkfoje inundiĝas de la proksime situanta lago Øyeren.

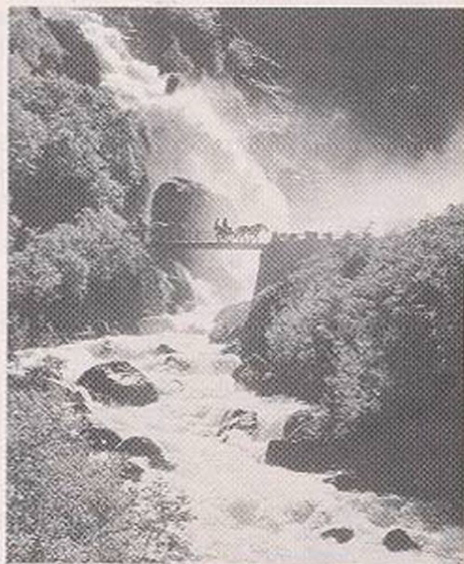
Post traveturado de varia pejzaĝo oni ĉe la

stacio Dal laŭ unu granda, kaj poste kelkaj malgrandaj lignopontoj, transveturas la riveron Andelva, kiu kurbiĝas ambaŭflanke de la fervojlinio.

Ĉi tiu lasta parto de la vojaĝo estas la plej interesa. Ĝi estas ĉarma kun herbo kaj folioarbaro, sed ankaŭ teruriga kun la tuneloj interne konstruitaj de murbrikarkaĵoj.

La plej granda havas longon de 194 metroj. Gutante la akvo malsuprenfalas de la tegmento, ĉiuj lumradioj malaperas, kaj la pasaĝeroj, precipe la virinoj, sidas palaj kaj malbonhumoraj dum la lokomotivo knarante kaj klakante revenas al la taglumo.

Ho, kian elvidaĵon oni nun ekvidas! Tute antaŭ ni situas la rivero Vorma, kaj la sunbrilumantoj, verdaj deklivoj, la abunda folioarbaro kaj la ondantaj grenkampoj formiĝas kiel la plej ravanta kontrasto al la teruriga tunelarkaĵo.



Forpasoj

La 26an de februaro 1995 forlasis nin fidela membro de GEFA en Kolonjo kaj de IFEF ĉeflokomotivestro 85jara

Paul Beckers.

Li partoprenis multajn IFEF-kongresojn, kaj li ĉiam subtenis la fervojistan Esperanto-grupon en Kolonjo.

Ni perdis fidelan kolegon kaj neniam ni forgesos nian Paul.

Kondolencadreso: ĉefmonaĥino Anna Theresia Beckers, St.Franciskushospitalo, Schönsteinstrato 63, D-50825 Köln.

\- - -

En januaro forpasis en Hungario

inĝ Karoly RÖDÖNYI,

membro de la Honora Patrona Komitato de IFEF de post 1971, estinta Unua Anstataŭanto de la hungara Ministro por Poŝto kaj Trafiko. Memorvortoj aperos en nia venonta numero.

Du aranĝoj

Se pro iu kaŭzo vi ne povos iri al la 47a IFK, jen alia ebleco:

La "Cercle Biterrois d'Esperanto" organizas printempan staĝon de la 24a ĝis la 28a de majo 1995 kun inicado kaj progresigaj kursoj en feriodomo Batipaume inter Mediteraneo kaj urbeto Agde (Hérault) en Francio.

Informoj ĉe Cercle Biterrois d'Esperanto, 9 rue G.Picot, F-34500 BEZIERS, Francio.

\- - -

De la 2a ĝis la 9a de septembro 1995 la montpellier-a kultura Esperantocentro organizos internacian Esperantosemajnon en Sète, havenurbo situanta 30 km sudokcidente de Montpellier. Vi povos ripozi, bani vin en Mediteraneo, viziti vidindaĵojn, travivi internacian etoson, manĝi bongustaĵojn, eklerni la Internacian Lingvon aŭperfektigi vian konon pri ĝi. Mallonge ĝui agrablan restadon.
Informoj ĉe Yvette Vierne,5 rue du Docteur Roux, F-34000 MONTPELLIER, Francio.

Fariĝu UEA-fakdelegito pri fervojoj

INTERNACIA FERVOJISTO
1995.2
47a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio.

Redakcio:
E Henning Olsen,
Åderupvej 182,
DK-4700 Næstved.
Tel + fakso +45 53 72 73 77.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

Sekretario:
D-ro Romano Bolognesi,
Via Misa 4,
I-40139 Bologna.

Kasisto:
Henning Haugé,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.
Tel + fakso 45 98 80 15 99.

Dana poŝtĉekkonto:
1 25 80 36, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉek-konto el eksterlando aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj).

Dana bankkonto:
3717 034856, Den Danske Bank, DK-9800 Hjørring
(pagante per bankkonto aldonu 25 DKK por bank-elspezoj).

Svisa bankkonto:
471-02, Thurgauische Kantonalbank,
CH 8590 Romanshorn.

Svisa poŝtĉekkonto:
CH 85-4110-5
Frauenfeld, IFEF,
Banegårdspladsen 14,
DK-9700 Brønderslev.

Redaktofino por la venonta IF: 10.04.1995

Presejo:
Gefion Tryk Næstved A/S

1a Internacia Scienca Konferenco de Trafikfakultato de Johano Perner en Pardubice, Ĉeĥa Respubliko

Bonvolu permesi al mi inviti vin partopreni la 1an Internacian Sciencan Konferencon de la Trafikfakultato de Johano Perner de Universitato Pardubice kun temo "NOVA KVALITO EN TRAFIKO" aranĝota okaze de 150a datreveno de mortforpaso de Johano Perner, en tagoj 19.-21.9.1995 en Pardubice.

Ĝojatendante vian partoprenon

Prof. Ing. Hynek Šertler, DrSc.
JP Trafikfakultatestro

Unuaj informoj pri la konferenco

Temo: NOVA KVALITO EN TRAFIKO.

Dato: 19.-21.9.1995.

Loko: Kongresa halo de Universitato Pardubice, Ĉeĥa Respubliko.

Enkadra programo:

19.9.1995 Inaŭguro, ĉefaj prelegoj, prezentado de gastoj, komuna kunsido, kulturvespero.

20.9.1995 Traktado en sekcioj.

- Sekcio 1: Internacia signifo de trafiko. Trafiko kaj vivmedio.
- Sekcio 2: Persontrafiko. Integritaj trafiksistemoj.
- Sekcio 3: Vartrafiko. Kombinita trafiko.
- Sekcio 4: Teknika bazo de trafiko. Trafika infrastrukturo kaj trafikiloj.
- Sekcio 5: Informsistemoj kaj regulado de trafiko.

21.9.1995 Traktado en sekcioj kun konkludoj en sekcioj kaj akcepto de konkludoj de la konferenco.

Antaŭvidita prezo por antaŭpago, publikaĵo, manĝado, loĝado kaj kulturaj aranĝoj.

Partoprenontoj el Ĉeĥio	1 900 Kč
Eksterlandaj partoprenantoj	250 DEM

Konferencadreso: Trafikfakultato de Johano Perner
Universitato Pardubice
Str. Studentská 84
CZ-530 09 PARDUBICE
Ĉeĥa respubliko